

Biblio 3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona

ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98

Vol. XVII, nº 976 (5), 20 de mayo de 2012

**[Serie documental de *Geo Crítica. Cuadernos
Críticos de Geografía Humana*]**

MdSM, BARCELONA, Y EL MAR

Josep M. Vilanova

Universidad Politécnica de Cataluña

Recibido: 12 de abril de 2012. Aceptado: 25 de abril de 2012.

Barcelona fue el laboratorio para Manuel de Solá-Morales, al principio para la investigación, después para la experimentación.

Con su incorporación a la cátedra de urbanismo de la Escuela de Arquitectura de Barcelona en la segunda mitad de los años sesenta, se aglutinaron a su alrededor un grupo de jóvenes titulados, la mayoría arquitectos, con los que construyó un espacio de investigación extraordinario, el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (LUB). La Barcelona real ya era por entonces una estructura metropolitana, como bien sabía por su experiencia en los fallidos trabajos de la revisión del Plan Comarcal de Barcelona y su zona de influencia de 1953 (27 municipios), que se quedaron en el Esquema Director del Área Metropolitana de 1967 para un ámbito similar al reciente Plan Territorial de la Región Metropolitana de Barcelona de 2010 (164 municipios). Aquella Barcelona real se convirtió en el objeto de investigación, pero no una investigación a la escala de la planificación urbana o territorial, sino a la escala de la ejecución real de los procesos urbanísticos y de la arquitectura de la ciudad.

Así, uno tras otro, fueron emergiendo, entre otros, los trabajos de Miquel Domingo sobre el ensanche Cerdà, de Juli Esteban sobre los denominados "ensanches menores" o los de Eduard Bru y Enric Serra sobre el barrio de Gracia, de Amador Ferrer sobre los polígonos de vivienda masiva, o el análisis de los procesos de urbanización marginal de Joan Busquets. Trabajos de investigación, muchos de ellos coronados como tesis doctorales, que fueron volcados al mismo tiempo como materiales docentes para las asignaturas de urbanismo del tercer curso de arquitectura, con una influencia enorme en la formación de los estudiantes en Barcelona, y en buena parte de las escuelas de arquitectura de España del momento.

Estas investigaciones se enraizaban en un doble contexto. Por un lado, la valentía que supuso hacer emerger la dura realidad de los procesos de construcción de ciudad en el período más álgido del desarrollismo franquista, llevando hasta la docencia universitaria la realidad de su entorno por delante de las teorías academicistas o profesionalistas de la época en materia de urbanismo. Y en segundo lugar, su entronque con las tesis dominantes de la vanguardia arquitectónica italiana en la década de los años sesenta y principios de los setenta, a través de los planteamientos del análisis morfotipológico de las ciudades y de la arquitectura de "tendenza", encabezada por arquitectos tan importantes como Carlo Aymonino, Aldo Rossi, Vittorio Gregotti y muchos otros, vinculados también a entornos universitarios tan importantes como los de Milano o Venezia. La formulación de la teoría de "Las formas del crecimiento urbano", síntesis docente de los trabajos del LUB bajo la dirección de Manuel Solá-Morales fué desde los inicios de los años setenta, y sigue siendo hoy, la entrada que realizan los estudiantes de arquitectura en la Escuela de Barcelona a la comprensión de la ciudad y sus procesos morfotipológicos reales.

Pero decía al inicio que Barcelona fue también laboratorio para la experimentación. Y el episodio del Plan Parcial de la Ordenación Urbana de la Ribera de Barcelona (conocido como Plan de la Ribera) aprobado inicialmente por el Ayuntamiento en 1969, sirvió al grupo para pasar a la acción propositiva. A raíz del fuerte debate ciudadano que se generó sobre el proyecto de Antonio Bonet Castellana de regenerar todo el frente marítimo de la ciudad, el Colegio de Arquitectos catalizó el debate profesional a través de un concurso alternativo de ideas sobre un tema clave en Barcelona, la abertura de la ciudad al mar, por entonces casi imposible por la marginalidad de los espacios litorales, por su difícil acceso con las barreras ferroviarias, por los usos residuales entre el ferrocarril y el mar, y por las grandes implantaciones industriales en las zonas urbanizadas, en La Barceloneta y en el Poble Nou.

La propuesta del LUB fue la ganadora de ese concurso, con un trabajo que aplicaba las principales tesis que habían emergido de sus propias investigaciones, con el añadido explícito de una fuerte carga ideológica marxista, de influencia italiana, y con una escala de propuesta y estética de presentación en plena sintonía con propuestas urbanas y territoriales de los arquitectos de la "tendenza", todo ello bien lejos de la propuesta de Antonio Bonet.

Si en el terreno profesional de los arquitectos, a través de la implicación de su órgano colegial, el episodio del Plan de la Ribera fue un momento importante, para los movimientos ciudadanos, sobre todo en los barrios de La Barceloneta y el Poble Nou, los más implicados en el ámbito del Plan, este episodio fue fundamental para que cristalizaran las organizaciones vecinales que tanta influencia acabarían teniendo en la transición y en los primeros años de régimen democrático. La toma de conciencia de los sectores más activos de estos barrios de que la lucha política contra la dictadura pasaba también por la lucha urbana para la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, les hizo avanzar en el fortalecimiento de las organizaciones de barrio y penetrar en el tejido social y en la concienciación de cada vez más amplios sectores. Si el proyecto del Laboratorio de Urbanismo para el contra-plan no tuvo ninguna incidencia real, más allá de ser un elemento significativo del movimiento ciudadano de oposición que finalmente hizo naufragar el Plan de la Ribera, quedó en la memoria de los barrios implicados como una aportación valiosa hecha desde un colectivo como el de los arquitectos, habitualmente alejado de las organizaciones sociales.

Cuando posteriormente al episodio del Plan de la Ribera, a principios de los años setenta, volvió a plantearse la necesidad de la revisión del Plan Comarcal de 1953, la capacidad de respuesta de los movimientos ciudadanos, sobre todo a través de las asociaciones de vecinos que habían surgido y fortalecido al calor de los debates sobre las necesidades de los barrios, fue mucho más potente. En el caso del barrio de La Barceloneta, la batalla durante la tramitación del nuevo Plan General Metropolitano (PGM, aprobado en 1976, y para el mismo ámbito que el comarcal de 1953, dejando fuera los debates sobre la ciudad metropolitana real) culminó con un pacto con el equipo redactor del Plan, encabezado por Joan Anton Solans, posteriormente delegado de urbanismo del ayuntamiento de Barcelona en el período de la transición democrática 1976-1979, y más tarde director general de urbanismo de la Generalitat durante más de 20 años. En ese acuerdo, el Plan, que no recogía ninguna de las propuestas del Plan de la Ribera, estableció para todo el barrio un ámbito de renovación urbana pública (zona 14a), a través de un futuro Plan Especial de Reforma Interior (PERI), con alguna concreción desde el PGM fundamental para el barrio como la calificación para equipamientos y zonas verdes de los suelos de las instalaciones industriales históricas como la metalúrgica La Maquinista Terrestre y Marítima o la primera planta productora de gas para la ciudad de Catalana de Gas.

El dinamismo de la asociación de vecinos de La Barceloneta, como también sucedió en otros barrios de la ciudad, hizo que en lugar de esperar que fuera la administración quien tomara la iniciativa, se iniciaran e impulsaran trabajos y debates sobre los contenidos del nuevo planeamiento. Esta dinámica cristalizó en 1978 en el Estudio Previo a la Remodelación de La Barceloneta, donde a partir de una información y diagnosis enraizada en la realidad social y económica del barrio, se formulaban las bases del plan: romper con las barreras físicas que aislaban el barrio de la ciudad, revertir la reconversión de los espacios industriales obsoletos en espacios para el crecimiento del barrio en equipamientos, espacios públicos y nuevas viviendas para los vecinos, y sobre todo la reconversión de los "quarts de casa", las viviendas minimalistas de 28 m² que caracterizan, aún hoy, la mayor parte del espacio residencial de La Barceloneta, a partir de la rehabilitación de la edificación en la trama histórica del barrio, formada a partir de 1753.

El Estudio Previo fue posible gracias a la implicación desinteresada de un grupo de profesionales residentes en el barrio o con una fuerte relación con él: Joan Costa, sociólogo, Miquel Domingo, arquitecto, Emili Garcia, economista, Mercé Tatjer, geógrafa e historiadora. El ayuntamiento de la transición, con el alcalde Socias Humbert y el delegado de urbanismo Joan Anton Solans, financió la edición del estudio y la encuesta a los vecinos que formó parte de los trabajos realizados, y lo más importante, asumió los planteamientos formulados desde la asociación vecinal. Llegados a este punto, hubo consenso entre la asociación y el ayuntamiento que fuera un equipo dirigido por Manuel de Solá-Morales quien redactara el PERI previsto en el Plan General Metropolitano, consenso que provenía de la memoria del episodio del Plan de la Ribera y de la participación en el Estudio Previo de Miquel Domingo, arquitecto miembro del LUB.

Manuel de Solá-Morales configuró un equipo mixto, en parte técnicos de su confianza, en parte técnicos que habían participado en el Estudio Previo, y tradujo en una propuesta espacial las bases formuladas en la propuesta vecinal. El avance de plan de 1980 fue el documento donde por primera vez se dibujaba el resultado de la transformación futura del barrio. En esta transformación tenían una función muy importante la incorporación al barrio y a la ciudad de los espacios en el entorno de La Barceloneta: la desaparición de la barrera portuaria y la reconversión de los espacios portuarios en espacios públicos y equipamientos reutilizando las edificaciones de almacenaje de un alto interés arquitectónico (los denominados "tinglados del puerto"), una nueva relación del barrio con la playa a través de la transformación de los suelos industriales en el frente del paseo marítimo existente para equipamientos (mayoritariamente escuelas) y espacios públicos, con actuaciones de permeabilidad entre las calles del barrio y la playa por debajo del desafortunado paseo elevado de los años sesenta, y la prolongación de este paseo marítimo hasta el final del barrio en un tramo nuevo, situado ahora sí a la misma rasante de las calles y que sirviera, así mismo, para reubicar y racionalizar la ocupación desordenada del espacio costero por las actividades deportivas y de restauración existentes.

La playa de La Barceloneta había sido, hasta entonces, el único contacto ordenado de los ciudadanos de Barcelona con el mar, y el puerto era inaccesible salvo en un pequeño tramo, el denominado Portal de la Paz, al final de las Ramblas, frente al monumento a Cristóbal Colón. El PERI de La Barceloneta fue el primer dibujo de ese período que, a escala de un barrio de la ciudad, planteó la ruptura de todas las barreras con estos dos componentes de su geografía histórica, mar y puerto, gestionados además por organismos ajenos a la administración local (autoridad portuaria y demarcación de costas del estado), y con legislación propia, al margen de la urbanística. La redacción posterior del documento inicial y definitivo del PERI, en base a las propuestas del avance de plan, se realizó bajo la dirección del arquitecto Antonio Font, miembro del LUB.

Quien primero se movió ante los avances municipales fue la autoridad portuaria. Las actividades portuarias iniciaban su reconversión, y las partes más interiores y antiguas de las dársenas y muelles del puerto empezaban a tener escaso interés para los nuevos modelos de sistemas de transporte portuario. La primera pieza en caer fue el muelle denominado Bosch i Alsina, paralelo al Paseo de Colón, donde había estado la muralla de mar de la ciudad. En este muelle, de una configuración similar al que existía frente al barrio de La Barceloneta, se abandonó la actividad portuaria de descarga, se eliminaron las grúas y se derribaron los magníficos edificios de almacenamiento construidos en el siglo XIX, expresivos de la arquitectura en hierro y ladrillo de la primera industrialización, y durante mucho tiempo fueron destinados a proteger las cargas y descargas de madera, y muy similares a los que luego también se hicieron desaparecer en el frente de La Barceloneta, contra la propuesta del PERI.

El ayuntamiento aprovechó la oportunidad y consiguió la cesión de este muelle a la ciudad, que pasó a ser denominado "Moll de la Fusta", la primera apertura importante de la ciudad a su propio espacio portuario. La suma del paseo de Colón existente con la del muelle ofrecía un espacio entre 136 y 151 m. de anchura por 600 metros de longitud, una oportunidad espléndida para formular por primera vez la relación de la ciudad con el agua, un proyecto de "waterfront" nuevo. El proyecto se encargó a Manuel de Solá-Morales.

Las condiciones de partida eran complejas, El Paseo de Colón era un eje viario fundamental para la organización de la circulación en el borde litoral de la ciudad y en el entorno del centro histórico, tanto para el transporte privado, con especial incidencia del camionaje que se movía entre el puerto y las empresas de transporte ubicadas en el Poble Nou, como para el transporte público, en forma de red de autobuses urbanos,

una vez desmontada durante los años sesenta la red de tranvías y trolebuses. De hecho, el paseo de Colon, que había sido un eje urbano de primer orden a partir de la exposición universal de 1888, que ponía en relación el Portal de la Paz con el Paseo de Isabel II y el nuevo parque de la Ciudadela, sede de la exposición, se había convertido en un eje de circulación enorme, de seis carriles en cada sentido, favorecido por su condición asimétrica, fachada urbana a un lado, barrera portuaria en el otro, es decir, sin apenas necesidad de ser atravesado. Para añadir complejidad a la situación, el Plan General Metropolitano de 1976 había establecido que en este frente urbano tenía que pasar la autopista B-10, la primera autopista desde el litoral hacia el interior prevista en el proyecto de red arterial metropolitana de finales de los años setenta. El debate sobre como debía pasar esta autopista en un punto tan sensible de la ciudad estaba abierto en todas sus variantes: sobreelevada, por el interior del puerto en un cajón hundido y adosado a los muelles, o en superficie. La sección resultante de la liberación del muelle de Bosch i Alsina era generosa, pero las condiciones de partida parecía que podrían devorar el margen de maniobra del proyectista.

La solución del proyecto de Manuel Solá-Morales asumió esa complejidad y la resolvió en tres tramos:

- el primero, de 36 a 51 metros de anchura desde la irregular fachada urbana, con la reconstrucción del paseo de Colon decimonónico, recuperando la simetría del arbolado respecto al monumento icónico, con la reducción al mínimo de la circulación urbana con dos carriles por sentido y sin aparcamiento lateral, ampliando la acera peatonal frente a la fachada urbana, y con una apuesta totalmente novedosa en aquella época, un eje central, entre las dos hileras de palmeras, exclusivo para el transporte público en doble sentido.
- el segundo, de 40 metros de anchura, con una sofisticada resolución espacial y arquitectónica donde se incorpora la autopista urbana a medio desnivel y cubierta, que no cerrada, en uno de los sentidos, con un aparcamiento público en paralelo a la autopista, y con el tratamiento de paseo peatonal semielevado sobre esta cobertura parcial, a modo de gran mirador urbano hacia las aguas del puerto, paseo que incluía pequeñas edificaciones para generar y atraer actividad urbana.
- el tercer tramo, de unos 60 metros de anchura, era la reconversión de la parte del antiguo muelle más cercana al agua como paseo peatonal y gran espacio urbano para actividades diversas, enlazado con el paseo-mirador interior a través de dos pasarelas helicoidales por encima de la autopista urbana y del pequeño vial de servicio en la parte del muelle.

El Moll de la Fusta fue una de las sensaciones impactantes para sus ciudadanos y para los visitantes de la nueva Barcelona democrática de principios de los años ochenta, como otros proyectos de espacios públicos de la época, por ejemplo. la remodelación de la Plaza Real de Federico Correa y Alfonso Milá en el centro histórico, o la plaza dels Països Catalans de Albert Viaplana y Enric Miralles frente a la nueva estación central ferroviaria. Pero de todos ellos, el Moll de la Fusta fue sin duda el que cosechó mayor éxito ciudadano, la atracción de la lámina de agua del puerto, para una ciudad que había estado hasta entonces aislada de ella, era un valor irresistible que explica que tanto el paseo del muelle como sobretodo el paseo sobreelevado con sus modernos "chiringuitos" fueran saturados de actividad durante muchos años.

Más debatidas fueron sus opciones formales, buscando referencias seguramente excesivas en la arquitectura decimonónica, desde la vegetación a los materiales de acabado en los diferentes espacios generados por el complejo proyecto, críticas que se vieron favorecidas posteriormente por la irrupción de nuevos espacios y lenguajes arquitectónicos en su entorno, y por el vaciado de actividad que el Moll de la Fusta experimentó a partir de la apertura completa del Port Vell a la ciudad. Con el paso del tiempo tampoco le favoreció la presencia del tramo de la autopista urbana, incorporada posteriormente a lo que se denominó la Ronda Litoral, completada pocos años después, a finales de los ochenta, con el impulso de la inversión olímpica para 1992. Los dos paseos, el sobreelevado y el muelle, sufren de la presión ambiental (sonora, polución y visual) del tráfico de la autopista, que aunque reducida en ese tramo a dos carriles por sentido, decisión muy criticada a posteriori desde la ingeniería de tráfico ya que finalmente la ronda litoral se diseñó en tres + tres, es en la sensibilidad urbana actual, una presencia molesta.

En el contexto del proyecto del Moll de la Fusta, Manuel de Solá-Morales desarrolló un análisis comparativo de las condiciones urbanas de diversos puertos en situaciones equivalentes a las de Barcelona, en ciudades europeas y americanas, y yendo más lejos del ámbito del propio proyecto, formuló una propuesta global de renovación del entorno urbano-portuario en el caso de Barcelona, años antes del que

sería el proyecto del "Port Vell" planteado de manera autista por la autoridad portuaria autónoma. En aquellos dibujos y maquetas, Manuel de Solá-Morales proponía la apertura total a la ciudad del perímetro de la lámina de agua de la dársena más antigua del puerto, incluyendo el desmontaje de parte del muelle situado en el centro de la dársena, al final de la Vía Laietana, para que la continuidad espacio urbano - agua fuera total, y las actividades recreativas privadas de navegación se concentraran en lo que quedaba como una isla en medio de la dársena. Una continuidad ciudad - agua que se imaginaba sin más actividades asociadas, como un espacio abierto en una ciudad tan compacta y necesitada de ellos, muy lejos del modelo condensador de actividades que más tarde se implantó.

Las experiencias en Barcelona en entornos portuarios y costeros impulsaron el prestigio como planificador y proyectista de Manuel de Solá-Morales hacia ámbitos españoles y europeos, donde tuvo ocasión de desarrollar diversos planes y proyectos sobre estos temas, siendo considerado desde entonces como uno de los mayores expertos, desde la arquitectura, sobre "waterfronts".

La influencia de Manuel de Solá-Morales sobre el urbanismo de Barcelona en los últimos cuarenta años ha sido muy importante, de forma directa e indirecta, aunque no aceptase en su momento, a principios de los años ochenta, responsabilidades en la gestión del urbanismo metropolitano, decantándose por la dedicación e implicación universitaria y académica, en el departamento de urbanismo, con el grupo del LUB, y llegando a ser director de la Escuela de Arquitectura de Barcelona, además del trabajo profesional.

Influencia directa en Barcelona a través de los planes y proyectos comentados y otros posteriores como la Illa Diagonal, junto con Rafael Moneo, también de gran éxito ciudadano y con el máximo reconocimiento en el ámbito de la arquitectura, hasta el más reciente en Sant Andreu del Palomar, en la reconversión urbana de los antiguos cuarteles militares. Y de manera indirecta, la influencia del pensamiento y la fuerte personalidad de Manuel de Solá-Morales se ha producido a través de su vinculación con los responsables del urbanismo barcelonés, con la excepción del período donde al frente del urbanismo de Barcelona estuvieron Josep M. Llop y Borja de Carreras, que provenían de la experiencia municipal y no académica. Esa influencia ha sido innegable, para lo mejor y también para lo no tan bueno, porque hasta 2011, con la excepción señalada, los máximos responsables técnicos del urbanismo de la ciudad han sido personas de mucha o muchísima cercanía a él.

Primero fue Joan Busquets, miembro del LUB y que en mi opinión abordó de manera brillante los problemas más relevantes de la ciudad en el corto período 83-87, con el impulso de temas tan importantes como el ARI de Ciutat Vella, la renovación del Ensanche, el Plan de Vías o las Áreas de Nueva Centralidad, integrando las actuaciones olímpicas. Después del período de Josep M. Llop, que intentó recuperar la lógica de los PERI de los barrios de la ciudad para contrapesar el aluvión olímpico, y de Borja de Carreras, período en el cual se gestaron, por ejemplo, la prolongación de la Diagonal hasta el mar y la operación Forum, y el proyecto 22@ para el Poble Nou, la influencia de Manuel de Solá-Morales se canalizó a través de la relación con José Antonio Acebillo, que incorporó al ámbito académico y que fue el máximo estratega del urbanismo de Barcelona en el período del alcalde Joan Clos, y donde a la brillantez del período anterior de los alcaldes Serra y Maragall, le sucedió un urbanismo más errático en la fuerza y confianza de la gestión pública y menos global, más fragmentado en su concepción, con la presencia encadenada al frente de la dirección de urbanismo de arquitectos muy ligados a él por razones académicas o profesionales como Joaquim Español o en la última etapa, Oriol Clos.

Pero más allá de los episodios en Barcelona, Manuel de Solá-Morales ha sido un maestro para los arquitectos catalanes que hemos centrado nuestra actividad profesional y académica en el urbanismo, formando generaciones de profesionales, y con una influencia mucho más allá de Barcelona y Cataluña, en toda la universidad española. El buen urbanismo de los últimos cuarenta años le hacen, sin duda, su mejor homenaje.

Bibliografía

Manuel de Solá-Morales sobre Barcelona

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1973 (reed. en 1993 y 1997).

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna*. Barcelona: Colegio de Arquitectos de Catalunya, 2008

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Cerdà: ensanche*. Barcelona: Edicions UPC, 2010.

El PERI de la Barceloneta y el Moll de la Fusta

SOLÁ-MORALES, Manuel de. *Plans i projectes per a Barcelona, 1981-82*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1983. Con el avance del Plan de la Barceloneta y el proyecto del Moll de la Fusta.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. La Barceloneta, modelo histórico y actual. *Revista CAU del Colegio de Aparejadores de Barcelona*, mayo 1982, nº 79 (monográfico sobre la renovación urbana del barrio).

SOLÁ-MORALES, Manuel de. El Moll de la Fusta. *Revista UR del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona*, 1988, nº 6.

© Copyright Josep M. Vilanova, 2012.

© Copyright *Biblio 3W*, 2012.

Ficha bibliográfica:

VILANOVA, Josep M. MdSM, Barcelona, y el mar. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 20 de mayo de 2012, Vol. XVII, nº 976 (5). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-976/b3w-976-5.htm>>. [ISSN 1138-9796].

[Volver al índice del nº 976](#)



[Volver al índice de Biblio 3W](#)